

提 言 書

～ 福島県における新たな交通政策のあり方～

平成 1 7 年 1 0 月 2 8 日

福島県交通政策有識者懇談会

はじめに

これまで、福島県の総合交通政策に関しては、平成6年3月に策定された「ふくしま新世紀交通ビジョン『レインボーネットワークふくしま』」のもとで、様々な交通体系の整備等が進められてきた。

しかしながら、同交通ビジョンが策定されてから10年余りが経過し、策定当時とは社会情勢が大きく変化し、従来のビジョンでは解決できない様々な問題が発生している。例えば、最近ますます経営の厳しさを増している公共交通機関に関する問題や、環境問題等への対応の必要性などは、その一例である。

福島県交通政策有識者懇談会では、平成16年11月に設置されてから、全6回にわたり、県の交通政策に関する現状や課題、今後のあるべき方向性等について様々な角度から議論をしてきたが、このたび、議論の結果を提言書としてまとめ、県に提出するものである。

この提言書では、県の新たな交通政策のあり方について、コンセプトを示すとともに、具体的な課題を整理し、それら課題を解決するため早急に取り組むべき具体的な施策についても掲げている。県においては、今後早急に、全庁的かつ積極的な取り組みを進めるよう希望する。

1 新たな交通政策に係るコンセプト

(1) 基本コンセプト

従来の交通政策においては、鉄道や幹線道路、また、新しい交通体系等の交通基盤について、長期的な展望に立った整備推進を図ることを主たる基本目標に掲げてきた。

しかしながら、これからの交通政策においては、こうした従来のハード依存の政策から、既存のハードの上に立った創意工夫、いわゆるソフトヘシフトした政策へ転換を図る必要がある。

(2) 新たな交通政策のキーワード

こうした基本コンセプトのもとで、具体的な課題に対処するため、新たな交通政策については、いくつかのキーワードを用いて、次のとおり整理することができる。すなわち、

「安心・安全」の確保、災害発生時の確実な「交通情報」の伝達等を前提とし、社会情勢の変化や、環境問題等を含む交通に対するニーズの「多様化」に対応し、
様々な交通機関等が「多機能化・共生」し、交通弱者等に配慮しつつ、
住民、民間組織、行政が「協働」しながら、
様々な観点を「融合」させたシステムを作り、具体的な課題に対処していくことが必要である。

(3) アクションプログラム策定

従来の交通ビジョンにおいては、交通基盤整備等の基本方針は示されていたが、具体的な行動計画を示すまでには至っていなかった。

従って、新たな交通政策においては、従来のようなビジョンの策定で終わることなく、直面する課題に対応したアクションプログラムを策定すべきである。

また、策定されたアクションプログラムについては、実際にどのように取り組みが進められているか、進捗状況等を定期的に評価・検証する必要がある。

2 直面する課題

現在、県内においては、以下に掲げる11の課題をはじめ、様々な課題に直面している。新たな交通政策のコンセプトのもと、具体的に対処していく必要がある。

- ・過疎・中山間地域における生活交通の確保（ ）
- ・ユニバーサルデザイン、とりわけ交通弱者等への配慮（ 、 ）
- ・マイカーから公共交通利用への移行（規制・税制面からの取り組み）（ 、 ）
- ・市街地における、巡回バス、自転車の活用（ ）
- ・駐車場整備等によるパークアンドライドの促進（ ）
- ・高齢者関係の交通事故の低減（ ）
- ・交流人口拡大、観光促進（ ）
- ・社会情勢等に応じたバス路線ルート、鉄道ダイヤ等の見直し（ 、 ）
- ・物流の効率化等による環境への配慮（ ）
- ・エネルギー作物等の新たな燃料、新技術への取り組み（ ）
- ・県民、NPOの参加、多様な関係機関との幅広い連携（ ）

()内の番号は、「新たな交通政策のキーワード」の番号に対応。

3 アクションプログラム

本県において直面する課題に対処するためには、課題ごとに解決するための条件を整理し、ひとつひとつ着実に実行していくことが重要である。こうした観点で、新たな交通政策のコンセプトも踏まえながら、以下に掲げるアクションプログラム事業を構築し、速やかに実施する必要がある。

また、交通に関する課題の解決には、従来のような行政主導の事業に頼るだけでは限界があり、県民による発意や積極的な事業への参加を推進し、県民自らが主導的な役割を果たすことが非常に重要であり、アクションプログラムの事業構築、実施にあたっては、こうした点にも配慮する必要がある。

(1) デマンド型乗合タクシー、観光乗合タクシー、有償ボランティア輸送などの先進システムに関する情報・ノウハウ蓄積(データベース化)、NPO・組合等への情報提供等支援。更に、こうした先進システムの試験的導入。(、)

(2) 過疎地域対策の一環として、新たな発想に基づく自立した交通システムの構築。
(ex. 「宅配付随的交通システム」の研究)(、)

(3) 中心市街地活性化等を目的とした交通規制社会実験(トランジットモール(注)等)で、市町村等と連携。(、)

(注)トランジットモール

中心市街地のメインストリート等で一般車両の利用を制限して、歩行者・自転車とバスや路面電車などの公共交通機関の利便性を高め、街のにぎわいを創出する取り組み。

(4) 交通渋滞緩和等としてデュアル・モード・ビークル(DMV)導入可能性について検討、低床式路面電車(LRT)についての研究。(、)

(5) 安心・安全を含めた地域交通に関するシンポジウムの実施。市町村、交通事業者等との連携。(、)

(6) 災害発生時における交通ネットワーク、防災拠点、避難路等について、情報提供の徹底。(、)

(7) エネルギー作物の栽培、バイオ燃料 (B D F) の生成、交通機関等での利用について、持続的なサイクルを構築する。(、)

() 内の番号は、「新たな交通政策のキーワード」の番号に対応。

【付属資料】

- 1 交通政策有識者懇談会開催経緯
- 2 福島県の新たな交通政策のあり方 (マッピング)
- 3 福島県交通政策有識者懇談会の議論集約
- 4 議事概要 (第 1 回から第 6 回)